参　考　資　料

トラックの事故低減に向けて

関東運輸局自動車技術安全部
保安・環境課

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

目次

国土交通省

1. 交通事故の傾向

2. トラック事故事例について

3. トラック事故の再発防止策

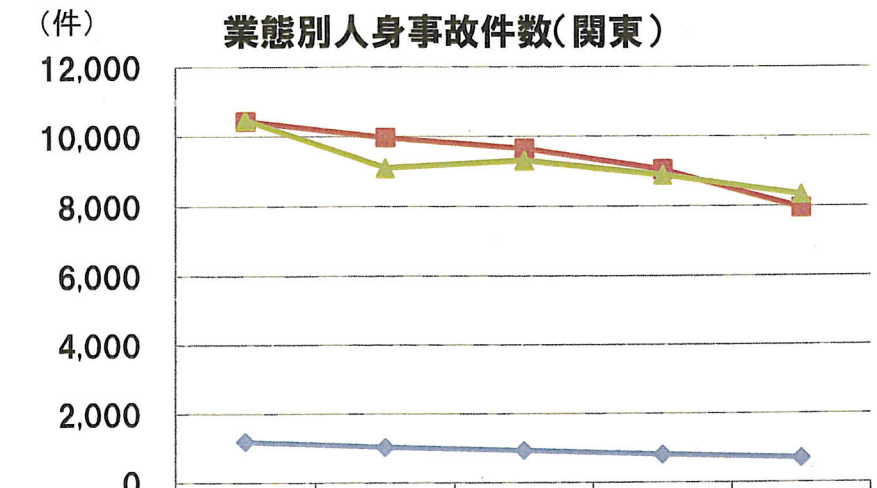
1. 交通事故の傾向

2. トラック事故事例について

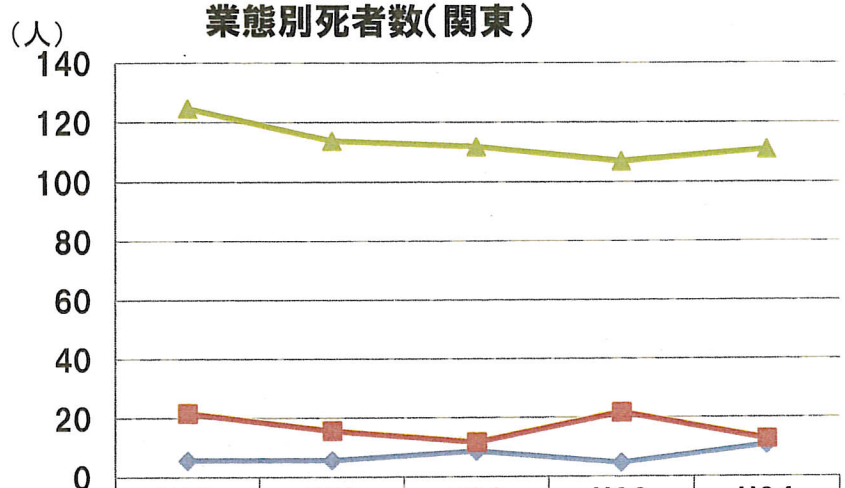
3. トラック事故の再発防止策

交通事故の傾向

関東管内の事業用自動車交通事故発生状況



	H20	H21	H22	H23	H24
バス	1,203	1,048	960	835	729
ハイタク	10,440	9,976	9,657	9,056	7,964
トラック	10,480	9,104	9,312	8,903	8,352



	H20	H21	H22	H23	H24
バス	6	6	9	5	11
ハイタク	22	16	12	22	13
トラック	125	114	112	107	111

バス、ハイタク、トラックともに減少傾向にあり、ハイタクとトラックはほぼ同数の件数で推移している。

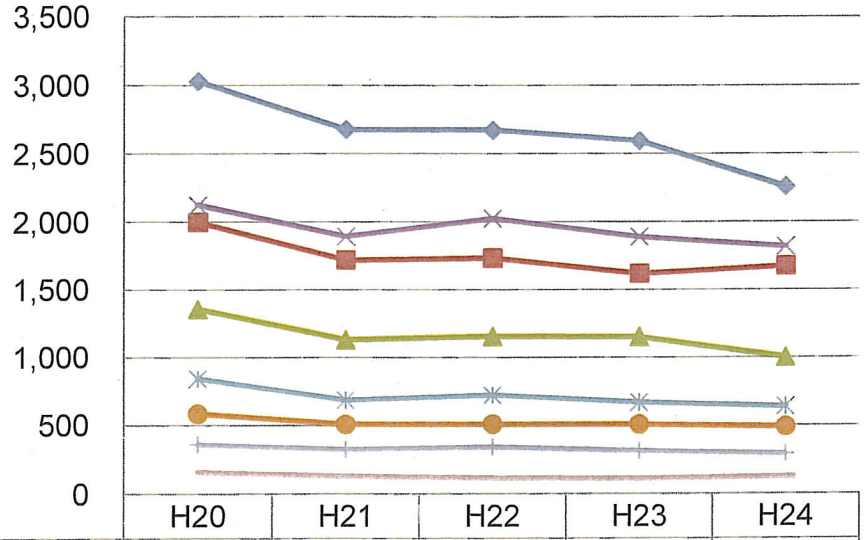
トラックが死者数の大多数を占めており、平成21年以降はほぼ横ばいとなっている。

国土交通省

支局別の事業用自動車交通事故発生状況

（件）

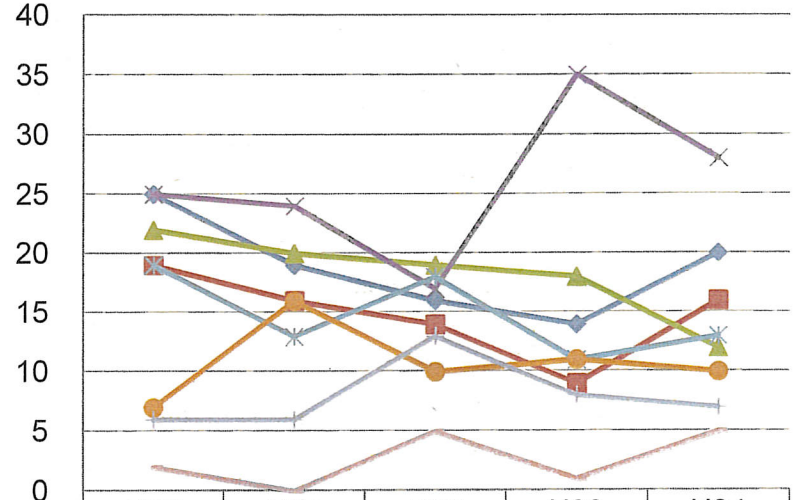
支局別人身事故件数



	H20	H21	H22	H23	H24
東　京	3,028	2,676	2,673	2,597	2,263
神奈川	2,002	1,723	1,738	1,624	1,680
千　葉	1,360	1,134	1,161	1,158	1,009
埼　玉	2,126	1,898	2,028	1,896	1,824
茨　城	848	692	727	675	647
群　馬	588	513	516	514	497
栃　木	365	332	348	321	300
山　梨	163	136	121	118	132

（人）

支局別死者数



	H20	H21	H22	H23	H24
東　京	25	19	16	14	20
神奈川	19	16	14	9	16
千　葉	22	20	19	18	12
埼　玉	25	24	17	35	28
茨　城	19	13	18	11	13
群　馬	7	16	10	11	10
栃　木	6	6	13	8	7
山　梨	2	0	5	1	5

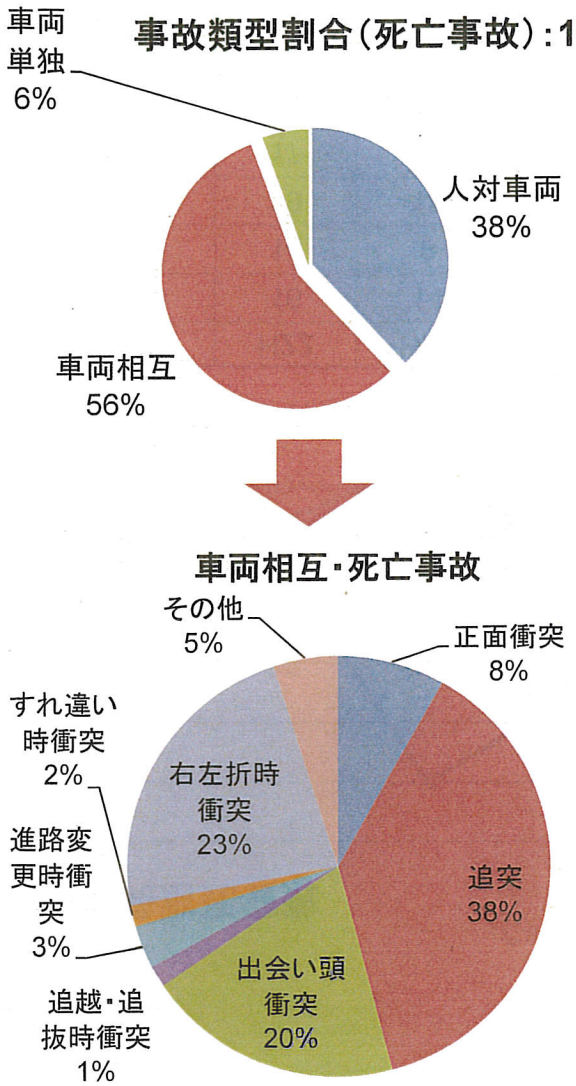
交通事故の傾向

国土交通省

事故類型別事故区分（H24関東トラック）

（件）

		死亡	重傷	軽傷	計
人対車両	対面通行中	0	2	44	46
	背面通行中	3	8	55	66
	横断中	30	67	385	482
	路上遊戯中、作業中	1	3	18	22
	路上停止、横臥中	3	4	10	17
	その他	4	13	149	166
	小計	41	97	661	799
車両相互	正面衝突	5	13	87	105
	追突	23	97	3,720	3,840
	出会い頭衝突	12	72	1,036	1,120
	追越・追抜時衝突	1	19	232	252
	進路変更時衝突	2	13	299	314
	すれ違い時衝突	1	6	86	93
	右左折時衝突	14	76	985	1,075
	その他	3	28	668	699
	小計	61	324	7,113	7,498
車両単独	工作物衝突	3	7	23	33
	駐車車両（運転者不在中）衝突	3	1	12	16
	その他	0	1	5	6
	小計	6	9	40	55
合計		108	430	7,814	8,352

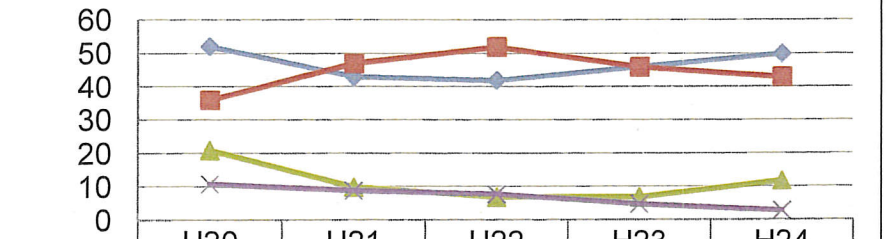


交通事故の傾向

国土交通省

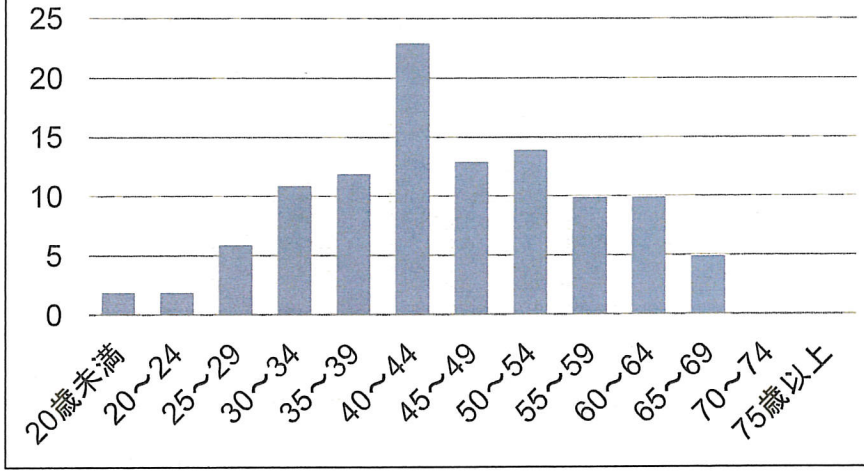
平成24年トラック死亡事故の発生状況（関東第1当事者：108件）

車両区分別死亡事故件数

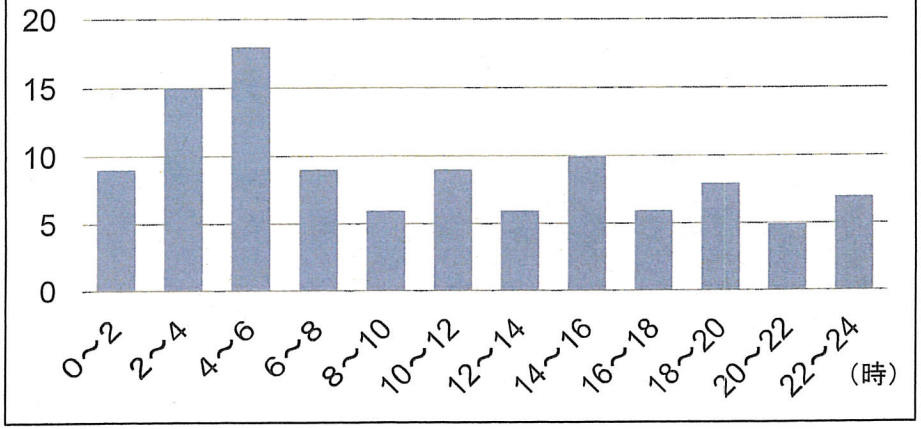


	H20	H21	H22	H23	H24
大型	52	43	42	46	50
中型	36	47	52	46	43
普通	21	10	7	7	12
軽	11	9	8	5	3

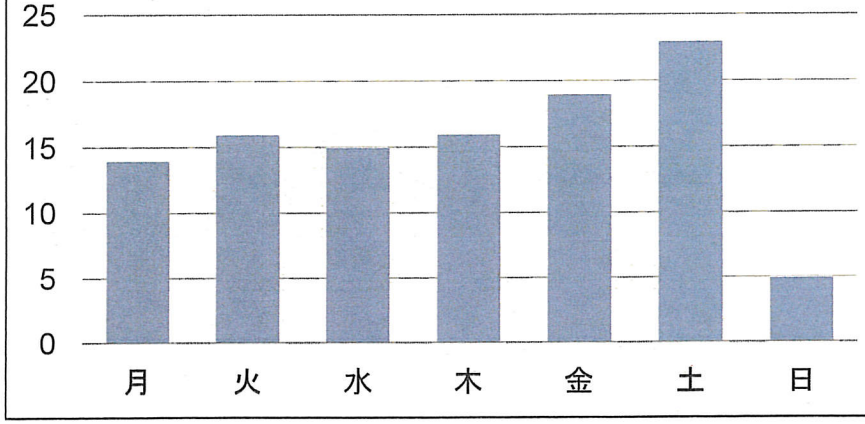
運転者年齢層別死亡事故件数



時間帯別死亡事故件数



曜日別死亡事故件数



1. 交通事故の傾向

2. トラック事故事例について

3. トラック事故の再発防止策

トラック死亡事故事例

国土交通省

事故要因調査分析を行った死亡事故一覧

番号	事故発生日	事故発生場所	事故概要
1	H25.1.30 （14:52）	埼玉県新座市野火止	大型トラック（バン）が交差点を左折する際、赤信号で停車した後、青信号になり前の乗用車に続いて左折を開始したところ、左から来た自転車乗りに気が付かず、車両左前２軸目のタイヤで轢き、死亡させたもの
2	H25.4.9 （18:40）	埼玉県蓮田市西新宿	大型トラック（冷蔵冷凍車）が交差点を左折する際、赤信号で停車した後、青信号になり自転車乗りが左の横断歩道手前で停車していたため、前の乗用車に続いて左折を開始したところ、当該自転車乗りが車両左前輪に接触し、左後輪にて轢き、死亡させたもの
3	H25.5.14 （18:10）	東京都江戸川区南葛西	大型トラック（トラクタ）が交差点を左折する際、赤信号で停車した後、青信号になり左折を開始し、右から来た自転車を通過させ再度左折を開始したところ、左から来た自転車乗りに気が付かず轢き、死亡させたもの
4	H25.5.23 （11:17）	茨城県守谷市御所ヶ丘	大型トラック（バン）が交差点を左折する際、赤信号で停車した後、青信号になり左折を開始したところ、左から来た自転車乗りに気が付かず、車両左前面で轢き、死亡させたもの
5	H25.7.9 （9:50）	千葉県白井市復	大型トラック（冷蔵冷凍車）が交差点を左折する際、赤信号で停車した後、青信号になり左から横断しようとした歩行者が横断を開始しなかったため左折を開始したところ、当該歩行者を左後輪で巻き込み、死亡させたもの ※人対車両事故

事故の共通要因（4M分析）

【運転者に係る人的要因：Man】
①左折時の安全確認が不十分（5件中5件）
②トラックの左折事故が多発していることを把握していない（5件中5件）

【車両的要因：Machine】
①運転席からの視界が遮られている（5件中4件）

【道路・環境的要因：Media】
①運転者が頻繁に通る場所であり、通常歩行者等は少ない（5件中4件）

【運行・整備管理上の要因：Management】
①運転者への指導監督が不十分（5件中5件）
②点呼・運行指示が不適切（5件中3件）

1. 交通事故の傾向

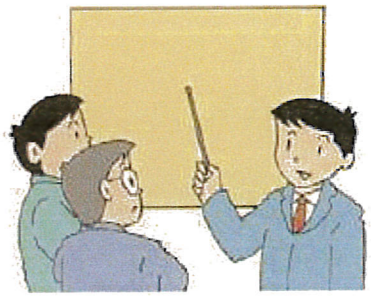
2. トラック事故事例について

3. トラック事故の再発防止策

トラック事故の再発防止策

①運転者に対する指導監督の徹底

- トラック事故発生状況の把握
- トラックの構造上の特性を把握
- 右左折時の交通状況確認
- 参加・体験・実践型の指導及び監督

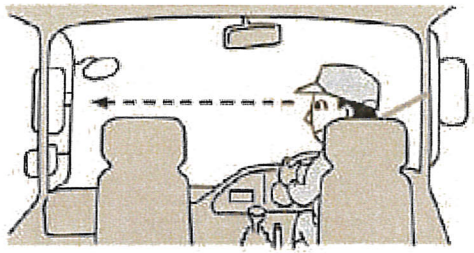


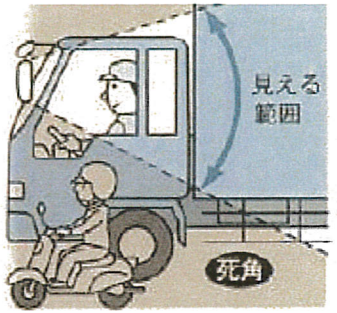
（参考）トラックの死角

国土交通省

トラックは、車体の大きさ、バンボディなどの車両特性から、死角が大きいという特徴を十分理解させましょう。

左側後方は死角が大きい





左側後方の死角が大きく、特に、左側方から左後方にかけてはミラーに写る範囲以外はほとんど死角となっています。

車両左側面に自転車が走行しているが、後写鏡にはほとんど写っていない。

（参考）運転者の理解を深める手法（参加・体験・実践型）

国土交通省

- イラスト、映像、グラフ等を使用
- 話し合いをさせる
- 運転者に考えさせ、理解度を確認
- 実際に車両を用いる

②適切な点呼・運行指示の実施

乗務前点呼又は乗務後点呼は対面点呼が基本であり、「運行上やむを得ない場合」のみ電話等点呼が認められていることを再度認識するとともに、運行指示書による指示を行う場合には、記載すべき事項を確実に記載した運行指示書を作成すること。

●運行指示書に記載すべき事項（安全規則第9条の3（抄））
（1）運行の開始及び終了の地点及び日時
（2）乗務員の氏名
（3）運行の経路並びに主な経由地における発車及び到着の日時
（4）運行に際しての注意を要する箇所の位置
（5）乗務員の休憩地点及び休憩時間（休憩がある場合に限る。）
（6）乗務員の運転又は業務の交替の地点
（運転又は業務の交替がある場合に限る。）
（7）その他運行の安全を確保するために必要な事項

③視界を広く確保する

死角が増大するような車両の架装や改造を行わないこと及び車両の取扱説明書のとおりに後写鏡を調整することにより運転席からの視界を広く確保すること。

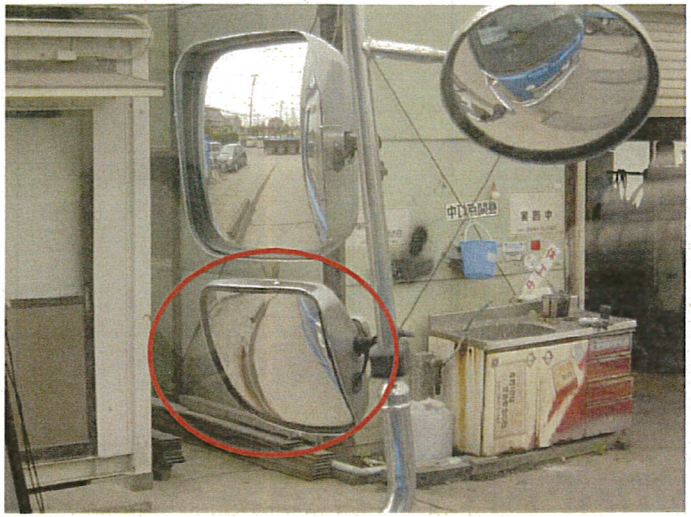
【好ましくない例】

運転席横の棚設置により視界不良

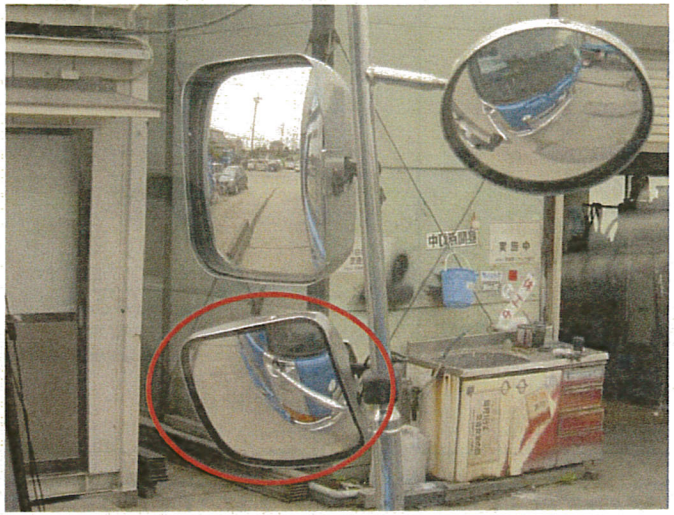
台の設置により扉下窓が確認できない

（参考）適切なミラー調整

国土交通省



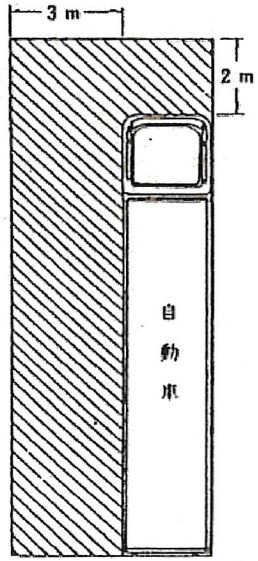
適切な調整位置（例）



不適切な調整位置（例）

【道路運送車両の保安基準】
（昭和26年運輸省令第67号）

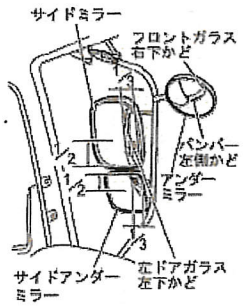
第44条（後写鏡等）の概要
　大型トラックには、運転者席において、右図の車線の範囲において、高さ1m直径30cmの円柱が確認できる直前直左鏡その他の装置を備えること。ただし、直接確認できる場合は除く。



ミ　ラ　ー

正しい運転姿勢を取り、後方や側面および直前、直左の状況が十分に確認できるように各ミラー類が調整されているか点検・調整をします。また各ミラー類が汚れていないかも点検します。

サイドミラー・サイドアンターミラー・アンダーミラー



サイドミラー
左右方向を鏡の約1/3に車体側面が映るようにし、上下方向は左ドアの窓の後部下側かどが鏡の1/2の高さに映るようにします。

サイドアンターミラー
左右方向を鏡の約1/3に車体側面が映るようにし、上下方向はバンパーの左側かどが鏡の1/2の高さに映るようにします。

アンターミラー
バンパー左側かどが中央部に映り、上縁にフロントガラス右下かどが映るようにします。

いすゞ自動車株式会社
GIGA取扱説明書から抜粋

トラック事故の再発防止策

国土交通省

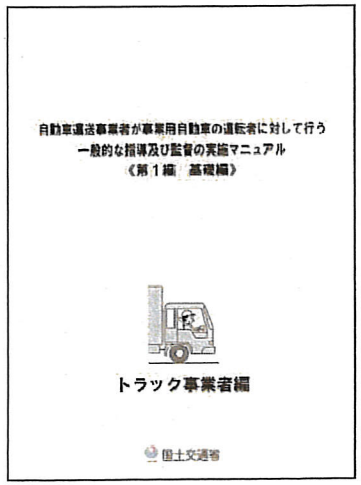
④国土交通省作成の各種事故防止マニュアルの活用

今回は右左折時の事故要因分析調査を実施したが、事故防止については「トラック追突事故防止マニュアル」に記載されている事項を実施することにより行えることから当該マニュアルについて取り組むこと。

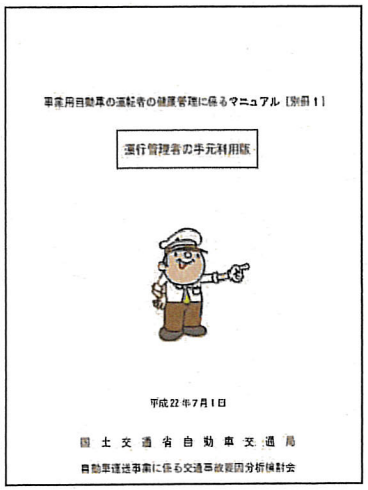
※国土交通省において作成した各種マニュアル

http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03manual/index.html

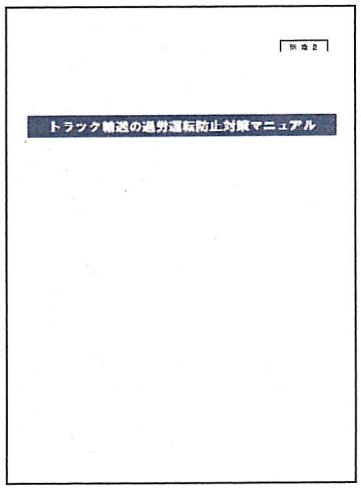
追突事故防止マニュアル



指導監督マニュアル



健康管理マニュアル



過労防止マニュアル

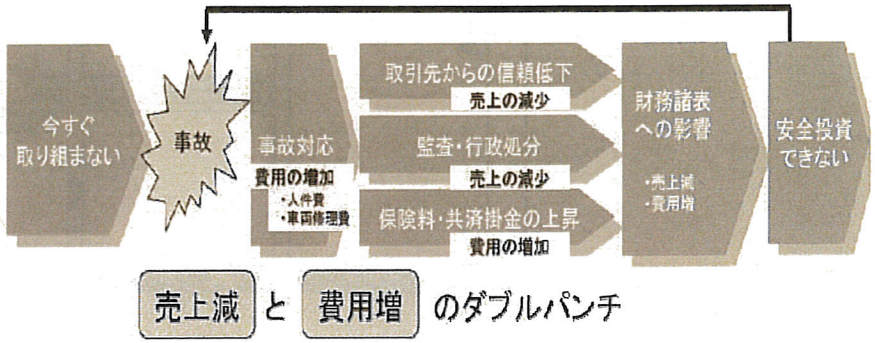
トラック追突事故防止マニュアルの概要

国土交通省

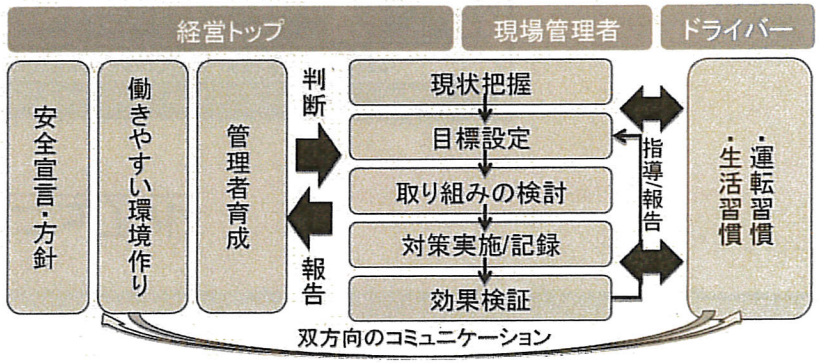
【経営トップ向け】トラック追突事故防止の指針

○ 経営トップが全ての安全責任をもちましょう！
- 経営トップとして、自社に安全施策を最終判断して実行している
- 経営トップとして、自社で発生する全ての事故に対する責任をもっている
- 経営トップとして、安全に関する会議には必ず出席している

○ 今すぐ取り組みを始めましょう！
- 事故は、経営問題に直結します



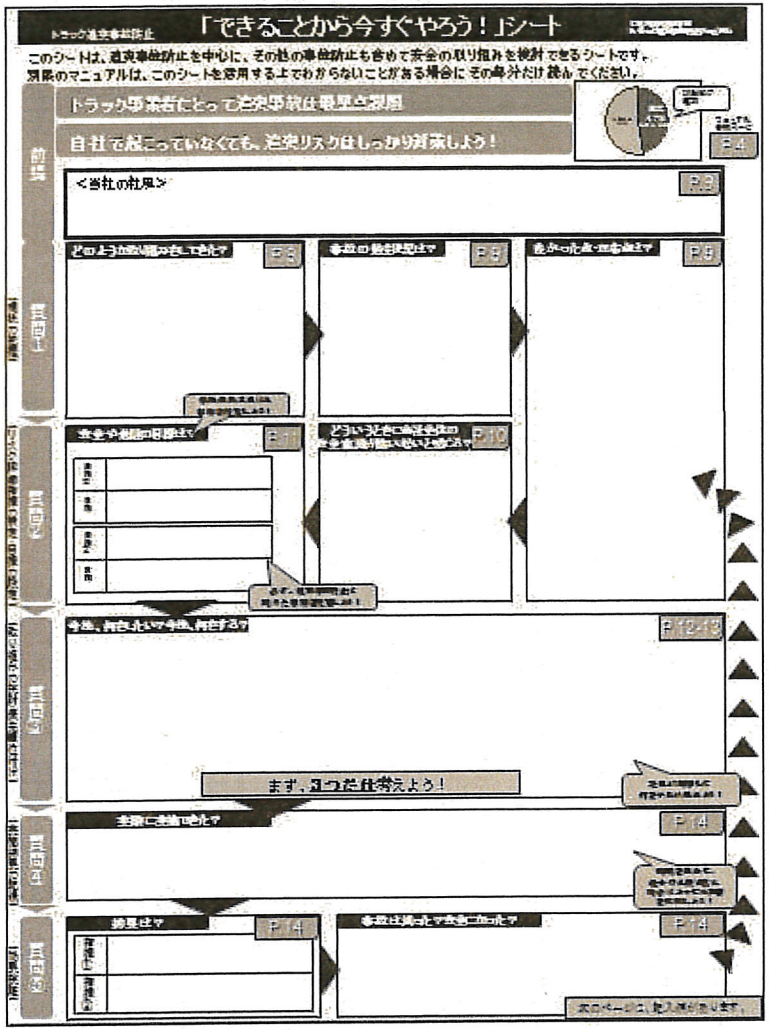
○ 当たり前のことを繰り返ししましょう！
- 一度伝えて終わりではありません。
  何度も繰り返しましょう。



トラック追突事故防止マニュアルの概要

国土交通省

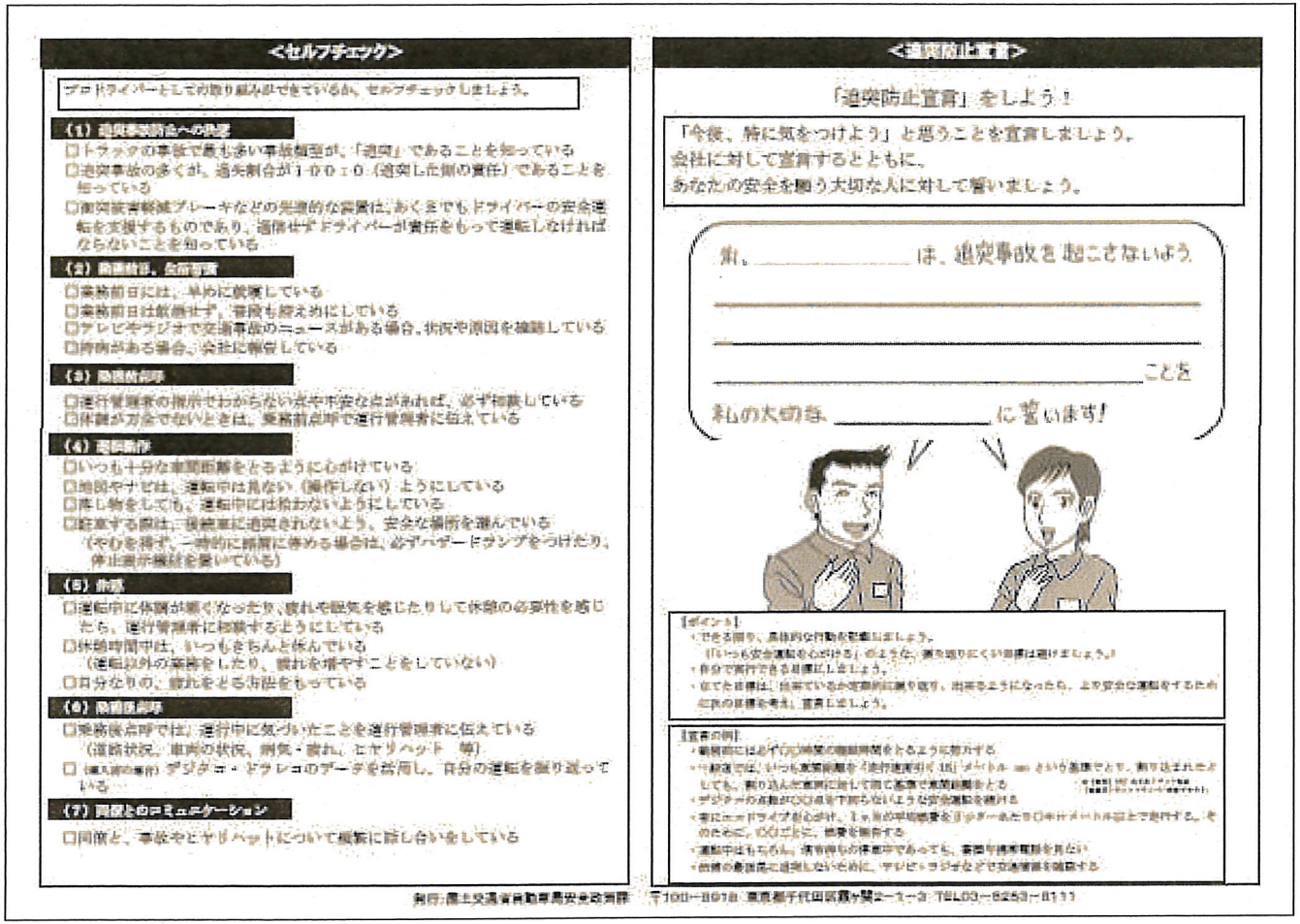
【現場管理者向け】トラック追突事故防止マニュアル
～できることから今すぐやろう！～



トラック追突事故防止マニュアルの概要

国土交通省

【運転者向け】トラックドライバーの追突事故防止のポイント



<セルフチェック>

プロドライバーとしての取り組みができているか、セルフチェックしましょう。

（1）追突事故防止への意識

- □トラックの事故で最も多い事故類型が、「追突」であることを知っている
- □追突事故の多くが、過失割合が「10：0（追突した側の責任）」であることを知っている
- □衝突被害軽減ブレーキなどの先進的な装置は、あくまでもドライバーの安全運転を支援するものであり、過信せずドライバーが責任をもって運転しなければならないことを知っている

（2）勤務前日、点呼時

- □乗務前日には、早めに就寝している
- □乗務前日は飲酒せず、睡眠も控えめにしている
- □テレビやラジオで交通事故のニュースがある場合、状況や原因を確認している
- □持病がある場合、会社に報告している

（3）勤務前点呼

- □運行管理者の指示でわからない点や不安な点があれば、必ず相談している
- □体調が万全でないときは、乗務前点呼で運行管理者に伝えている

（4）運転操作

- □いつも十分な車間距離をとるように心がけている
- □地図やナビは、運転中は見ない（操作しない）ようにしている
- □落し物をしても、運転中には拾わないようにしている
- □駐車する際は、後続車に追突されないよう、安全な場所を選んでいる（やむを得ず、一時的に路肩に停める場合は、必ずハザードランプをつけたり、停止表示機材を置いている）

（5）休憩

- □運転中に休憩が欲しくなったり、疲れや眠気を感じたりして休憩の必要性を感じたら、運行管理者に相談するようにしている
- □休憩時間中は、いつもきちんと休んでいる（運転以外の業務をしたり、疲れを増やすことをしていない）
- □自分なりの、疲れをとる方法をもっている

（6）勤務後点呼

- □乗務後点呼では、運行中に気づいたことを運行管理者に伝えている（道路状況、車両の状況、病気・疲れ、ヒヤリハット　等）
- □（運行管理者向）デジタコ・ドラレコのデータを活用し、自分の運転を振り返っている

（7）同僚とのコミュニケーション

- □同僚と、事故やヒヤリハットについて積極的に話し合いをしている

<追突防止宣言書>

「追突防止宣言」をしよう！

「今後、特に気をつけよう」と思うことを宣言しましょう。
会社に対して宣言するとともに、
あなたの安全を願う大切な人に対して誓いましょう。

私、＿＿＿＿＿＿は、追突事故を起こさないよう

＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿ことを

私の大切な＿＿＿＿＿＿に誓います！

【ポイント】
- できる限り、具体的な行動を記載しましょう。
（「いつも安全運転を心がける」のような、誓を破りにくい目標は避けましょう。）
- 自分で実行できる目標にしましょう。
- 立てた目標は、達成しているか定期的に誓を読み、出来るようになったら、より安全な運転をするための新たな目標を考え、宣言しましょう。

【宣言の例】
- 車間距離には必ず[　]mの車間距離をとるように努力する
- 今後は、いつも車間距離を「走行速度÷10」メートル　以上という基準で走り、割り込まれたとしても、割り込んだ車両に対して常に基準で車間距離をとる
- デジタコの点数が○○点を下回らないような安全運転を続ける
- 常にエコドライブを心がけ、1ヶ月の平均燃費を[　]キロメートル/リットル以上で走行する。そのために、○○○に、燃費を掲示する
- 運転中はもちろん、携帯電話の操作中であっても、画面や携帯電話を見ない
- 後続の車両に追突しないために、テレビ・ラジオなどで交通情報を確認する

発行：国土交通省自動車局安全政策課　〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3 TEL03-5253-8111

今後もより一層事故防止に
努めましょう！

おわり